

SAAB Lancia 600 1980–89

NEVS-brevet	**måndag 8 juli**
Föregående	**fredag 5 juli**

1. **"Inte en droppe fossilt bränsle ska säljas 2030"**
2. **Rättvisa och tydliga förmåner för elbilar**
3. **Skoda Kodiaq RS som polisbil**
4. **Ingen ny Citroën C4 Cactus att vänta**
5. **Nya uppgifter: Chevrolet Camaro på väg att läggas ned**
6. **Det var nära att Koenigsegg använde sig av en Subaru-motor**
7. **Etanolbaserad diesel minskar utsläpp med 90 procent**
8. **Bilfrågan: Hur hittar jag radiokoden?**
9. **Tema: Volvo Amazon**
10. **Annonser fra Norge**
11. **Ett litet lass från Arnsberg**
12. **Grattis Lancia Trevi!**
13. **Ingen har kört snabbare på Goodwood än Nick Heidfeld gjorde 1999**
14. **Eriksson skrällvann i Höljes-VM**



1. "Inte en droppe fossilt bränsle ska säljas 2030"

Redaktören bytbil

2019-06-30

Miljöpartiets nya plan för att minska utsläppen



Miljöpartiet presenterar idag sin plan för att helt fasa ut de fossila bränslena.
– Det är hög tid att byta ut det fossila bränslet på våra mackar, annars kommer vi inte minska utsläppen i den takt som behövs, skriver Per Bolund och Lorentz Tovatt på Expressen Debatt.

Miljöpartiet vill fortfarande att Sverige ska vara fossilfritt redan om elva år, 2030. Men transportsektorn har varit tuff att påverka för de gröna politikerna.

– Transportsektorn står fortfarande för över en tredjedel av våra totala utsläpp och regeringar har under många år haft svårt att få ner utsläppen. Inte för att det saknas lösningar, men det som krävs nu är politiskt mod, skriver Miljöpartiets språkrör Per Bolund och kilmatpolitiske talespersonen Lorentz Tovatt på Expressen Debatt.

Nu vill alltså Miljöpartiet visa mod. ”Det är dags att låta handlingsplaner övergå i handling”.

De gröna politikerna menar att omställningen bygger på att produktionen av hållbara svenska biodrivmedel (restprodukter från skog och jordbruk) får fart och att palmoljan försvinner.

– Vi behöver sikta på att den sista droppen fossilt ska säljas redan 2030.

Men det finns fler saker som Miljöpartiet vill genomföra, till exempel att öka beskattningen för de ”värsta bilarna” så att klimatsmarta bilar får ökad bonus.

– Detta kommer underlätta för att ha en ännu högre takt i utfasningen av fossil bensin.

En lite mer övergripande tanke är att ”det behövs också åtgärder för minskat bilberoende och ändrat beteende”: Miljöpartiet vill därför ge fler svenskar goda förutsättningar att välja gång, cykel och kollektivtrafik.

– Framtidens bilar kommer inte att bara ha ett bränsle i tanken. Däremot behöver vi enas om en sak, de bränslen vi använder ska vara fossilfria, avslutar Bolund och Tovatt på Expressen Debatt.

ALLT OM BILAR

2. Rättvisa och tydliga förmåner för elbilar

Av Jan-Erik Berggren Publicerad 1 jul 2019 07:30

ALMEDALEN. Volkswagen satsar över 300 miljarder kronor på en ny familj av elbilar.
Nu vill VW-chefen Sten Forsberg ha stöd från stöd från regeringen för att få bättre villkor för elbilar och miljöbilar. – Det måste bli rättvist och tydligt och vi måste göra mer för att bilarna ska stanna i Sverige, säger Sten Forsberg.



VW-chefen Sten Forsberg

Elbilen I.D 3 kan förbokas redan nu och i Almedalen visar Volkswagen den el-suv som ska börja säljas nästa år. Den fyrsitsiga bilen har en helt ny design och precis som Tesla Model 3 en inredning som domineras av en ratt och en bildskärm.
– Det här är en bil som passar perfekt för svenska bilköpare, köpare som tidigare valt en kombi eller en suv, sa VW:s chef i Sverige, Sten Forsberg, när han avtäckte I.D Crozz och samtidigt inledde VW:s stora satsning på politikerveckan i Almedalen.
Sten Forsberg passade också på att skicka ett tydligt budskap till politikerna på plats i Visby. Strax intill VW:s utställningsplats samlades Miljöpartiet för nya språkröret Per Bolunds första stora offentliga tal.
– Vi behöver enklare och tydligare regler för förmånsbilar. Bonus-malus-systemet för fordonsbeskattning är bra men det ger de som köper en elbil privat en fördel jämfört med de som väljer en förmånsbil i ett företag, en tjänstebil. Det kan leda till felaktiga val, säger Sten Forsberg.
– 60 000 i bonus till elbilarna skulle vara tydligt, enkelt och bra.

LÄS MER: VW:s satsning ska ge 20 elbilar på sju år



I.D Crozz visades i Almedalen 2019.

Bättre för privatkunden

Enligt Volkswagens beräkningar får ger ett tjänstebilsavtal en bonus på 40 000 kronor. Men samma bil till en privatperson ger en bonus på 60 000 kronor. Det här vill VW förändra.

– Vi kommer att driva den här frågan för det är viktigt att det är rättvisa och lika regler. Vi vill också att det görs mer för att miljöbilarna stannar i Sverige. Vi vill att det ska vara förmånligt att skaffa en begagnad elbil eller miljöbil.

I dag betalas miljöbilsbonusen ut efter sex månader men efter det är det fritt fram att exportera bilen. Många elbilar försvinner till Norge efter det att bonusen betalats ut.

– Om fler valde en förmånsbil skulle bilen stanna i Sverige i alla fall de första tre åren. Vi behöver göra mer för att de renaste bilarna som vi satsar stora skattepengar på också körs och används i Sverige, säger Sten Forsberg.

I.D-familjen från Volkswagen ska lanseras inom de kommande tre till fem åren och förutom att bilarna körs på el så byggs de också i klimatneutrala fabriker.

– Om vi också kan få bilägaren att köra på miljövänlig el så har vi den helt klimatneutrala bilen, säger Sten Forsberg.



Jan-Erik Berggren

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. Skoda Kodiaq RS som polisbil

Peter Klemensberger

30 juni 2019

Värstingversionen av Skodas stora suv faller den brittiska polisen på läppen – nu blir den deras tjänstebil.



Den brittiska polisen forsätter att lita på Skoda. Förra sommaren fick Karoq blåljus och nu sluter den större suven Kodiaq upp.
Bilen må vara ombyggd för polisärt bruk men motormässigt är den orörd. Det handlar nämligen om värstingversionen RS med fyrhjulsdrift och en dieselmotor på 240 hästkrafter som tar suven till 100 km/h på sju sekunder och toppar den på 220 km/h.

LÄS MER: Nya Volvo V60 har blivit polisbil

Ett av Kodiaqs trumfkort är sjusäteslösningen, den har man dock här rivit ur och använt utrymmet för nödvändig utrustning. Polismännen åker dock komfortabelt vid utryckningar. Stolarna är Alcantara-klädda och justeras elektriskt och bilen har kvar sitt justerbara chassi. De kan som vanliga Kodiaq-ägare koppla sina mobiltelefoner till infotainmentsystemet och använda den 10,25 tum stora pekskärmen.
Den brittiska polisen har tidigare även kört Skoda-modellerna Rapid, Octavia som Superb men också gjort lite knepigare val som bränslecellsbilen Toyota Mirai.

Peter Klemensberger

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Ingen ny Citroën C4 Cactus att vänta

Peter Klemensberger 28 juni 2019

Dagens Citroën C4 Cactus får ingen uppföljare. Citroëns nya kandidat i C-segmentet ska börja om på ny kula men inte vara slätstruken.



Den var kul, udda och billig när den kom, Citroën C4 Cactus, och det är faktiskt bara fem år sedan. Modellen är lite av en föregångare till dagens armada av crossover-modeller i B- och C-segmenten med attityd.

En succé kan man tycka men nu har produktionschefen Xavier Peugeot för brittiska Top Gear avslöjat att det inte kommer någon uppföljare av modellen. Alltså samme man som i och med modellens uppdatering förra året meddelade att ”vanliga” C4 skulle sluta tillverkas.

Med uppdateringen tappade modellen en del av sin tossighet. Borta var bland annat de stora karaktäristiska luftkuddarna, så kallade Airbumps, på bilens karossidor.

Xavier Peugeot understryker dock att efterföljaren till C4 Cactus inte kommer att bli tråkig. Märket ska fortsätta att våga, flytta gränser och bygga bilar som inte är klassiska.

Han avslöjar också att märket har klurat ut en ny namnserie som ska gälla för bilar som inte är suvar – Aircross som Citroën döper dessa till. Namnet Cactus lägger man på hyllan för tillfället men kan komma att använda det i framtiden.

Vad har då vi på Teknikens Värld tyckt om bilen vid provkörningar? Erik Wedberg körde den första versionen, hans dom kan du läsa här. Mikael Stjerna tog sig an den andra – läs hans omdöme här.

Modellen har hittills testats i Tekniken Värld fyra gånger, senast i nummer 19/2018 där den kom sista av fyra bilar i C-segmentet. Plus gavs för komfort och pris men sämre utrymmen än de andra bilarna och dåligt andrahandsvärde drog ner på poängen. Vann testet gjorde Ford Focus.

Bilden överst är från vårt stora 20-bilstest i Teknikens Värld nummer 22/2015 där modellen imponerade i konbanan och klarade 76 km/h. Det räckte emellertid för att vinna sin klass.



Uppdaterade C4 Cactus kom 2018.



[Citroën C4 Cactus facelift 2018
43 bilder]



[Citroën C4 Cactus
35 bilder]



[Citroën Cactus Concept
40 bilder]



5. Nya uppgifter: Chevrolet Camaro på väg att läggas ned

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-06-30, 15:57

Säg den muskelbilsentusiast som inte känner till Chevrolet Camaro? Det klassiska modellnamnet lanserades redan 1966 men tiderna förändras, och nu finns uppgifter om att Camaronamnet kan vara på väg bort.



Utvecklingen av sjunde generationen Chevrolet Camaro verkar vara stoppad, skriver amerikanska Muscle Cars & Trucks, och hänvisar till flera källor inom General Motors. Muskelbilen kan därmed vara på väg att dö ut när dagens generation läggs ned, 2023.

GM vill inte kommentera uppgifterna utan hänvisar till att dagens Camaro ska uppdateras i höst.

Inte första gången Camaro försvinner

Även en bilbjässe som GM måste rensa i modellprogrammet emellanåt, och utvecklingen av Corvette kan säkert ta mycket resurser – särskilt nu när de gamla ryktena om att Chevrolet äntligen ska lansera en mittmotor-Corvette visat sig vara sanna.

Dessutom gäller det att mata det ständigt växande köpsuget efter suvar, och GM lägger även miljardbelopp på att utveckla nya elbilar för att klara kommande utsläppskrav.

Försäljningen av Camaro har gått dåligt de senaste åren. Under 2018 tappade modellen hela 25 procent av försäljningen.

Chevrolet har tagit död på Camaron en gång tidigare, 2002, men den återvände med femte generationen 2009.

Häng med i Camarohistorien



Första generationen Camaro lanserades i september 1966 och skulle konkurrera med den enormt framgångsrika Ford Mustang. GM tänkte inte lämna över hela muskelbilsklassen åt konkurrenten, och därmed blev Camaro till. Den gick under kodnamnet Panther internt.

Produktchefen för Camaro förklarade vad namnet betydde när bilen lanserades: "Ett litet, ilsket djur som äter Mustanger."



Andra generationen lanserades 1970 och såldes under hela 70-talet, och även om den såg ny ut byggde den på samma plattform.



Tredje generationen var betydligt mer "fyrkantig" och såldes under 80-talet fram till 1992. Största nyheten var en bantningskur på över 200 kilo jämfört med föregångaren.

1990-talets betydligt mjukare formspråk med böljande former spred sig också till Camarons femte generation som visades upp 1993. Nio år senare försvann modellen och namnet.



Det var först 2006 som Camaron gjorde comeback i form av femte generationen, och produktionsmodellen dröjde till 2010. Vid det här laget hade Ford väckt liv i Mustang med retrodesign som hyllades av många, och även retrodesignade Dodge Challenger slogs om köparna.



Om "Camarofemman" blev en säljsuccé kan inte samma sak sägas om sjätte generationen från 2016, 50 år efter lanseringen av första modellen. Över 70 procent av komponenterna delas heller inte med någon annan GM-modell, så produktionskostnaden kan mycket väl vara en anledning till att biljätten nu vill lägga ned modellen.

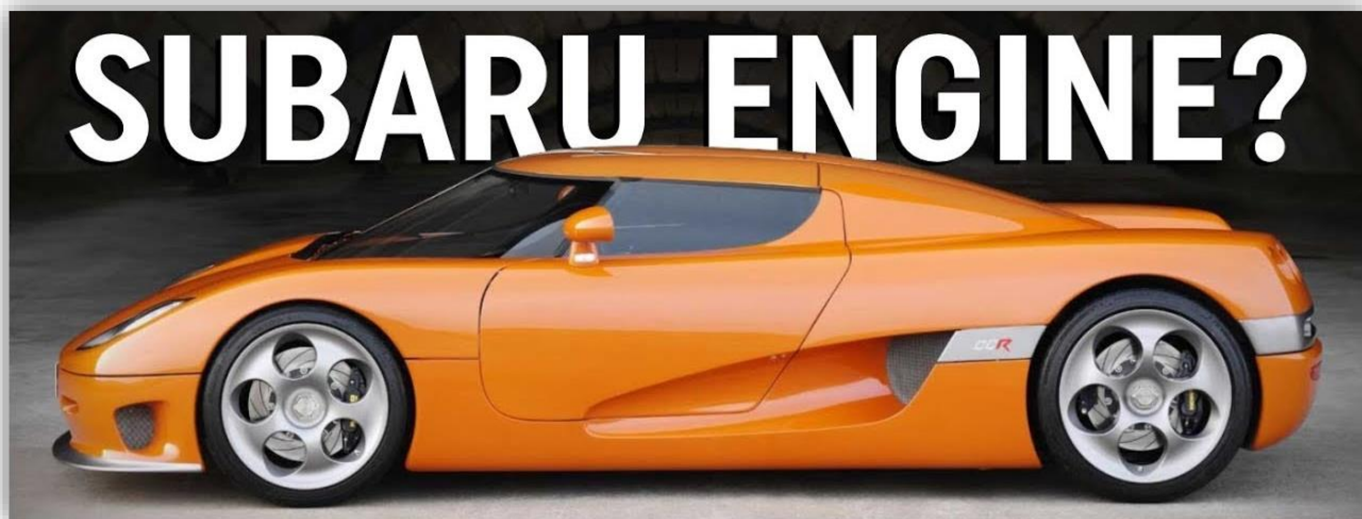
Totalt har över fem miljoner Camaro sålts.

Feber

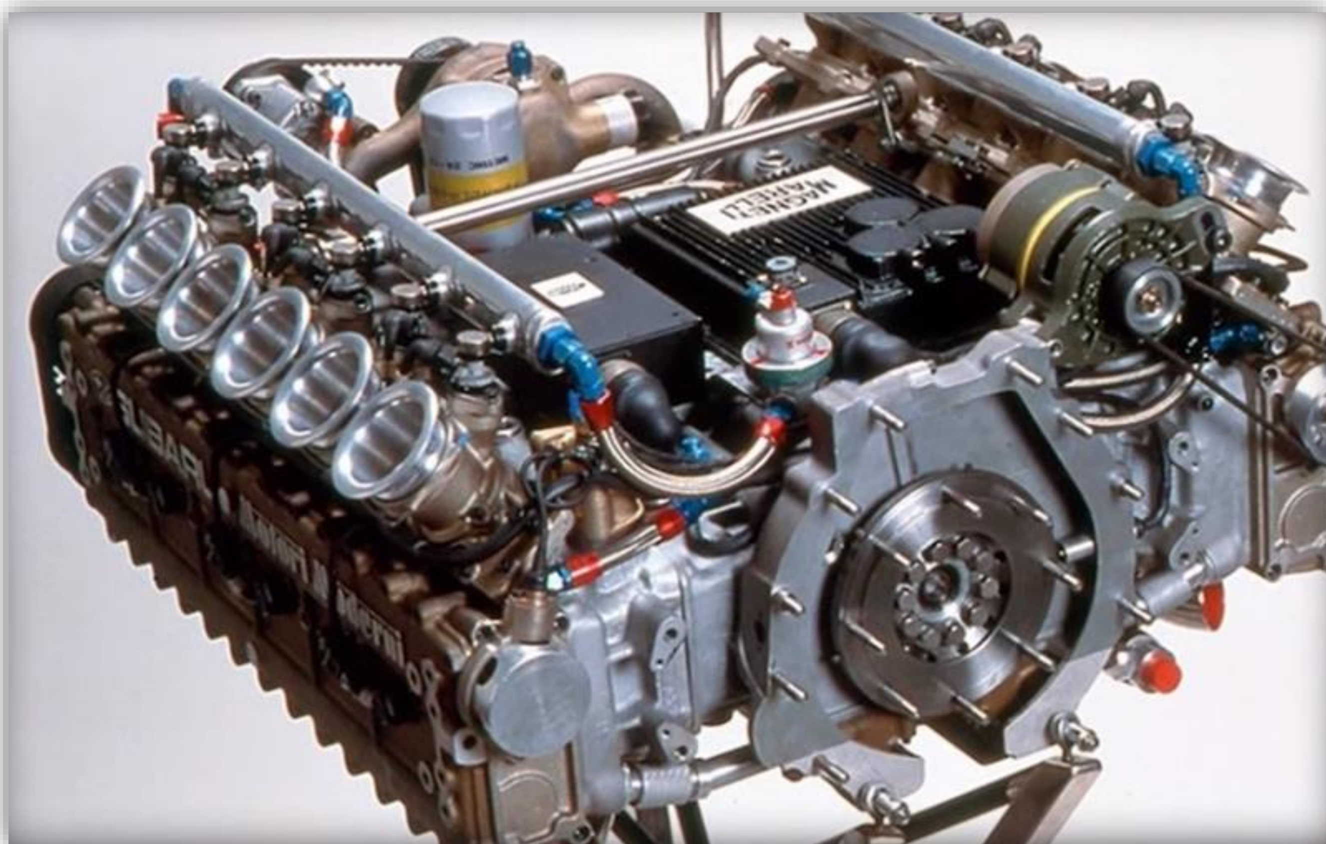
6. Det var nära att Koenigsegg använde sig av en Subaru-motor

Av Bobby Green 2019-06-28 kl 11:00

En boxer från F1-världen



Under många år har Koenigsegg nu använt sig av en dubbelturbomatad V8:a i sina modeller. Men det kunde ha sett annorlunda ut. För många år sedan funderade man nämligen på att använda sig av en boxer-motor från Subaru i bilarna. I det här klippet får vi reda på mer om just detta.



FILM: ***https://youtu.be/tM_-u209ybs***

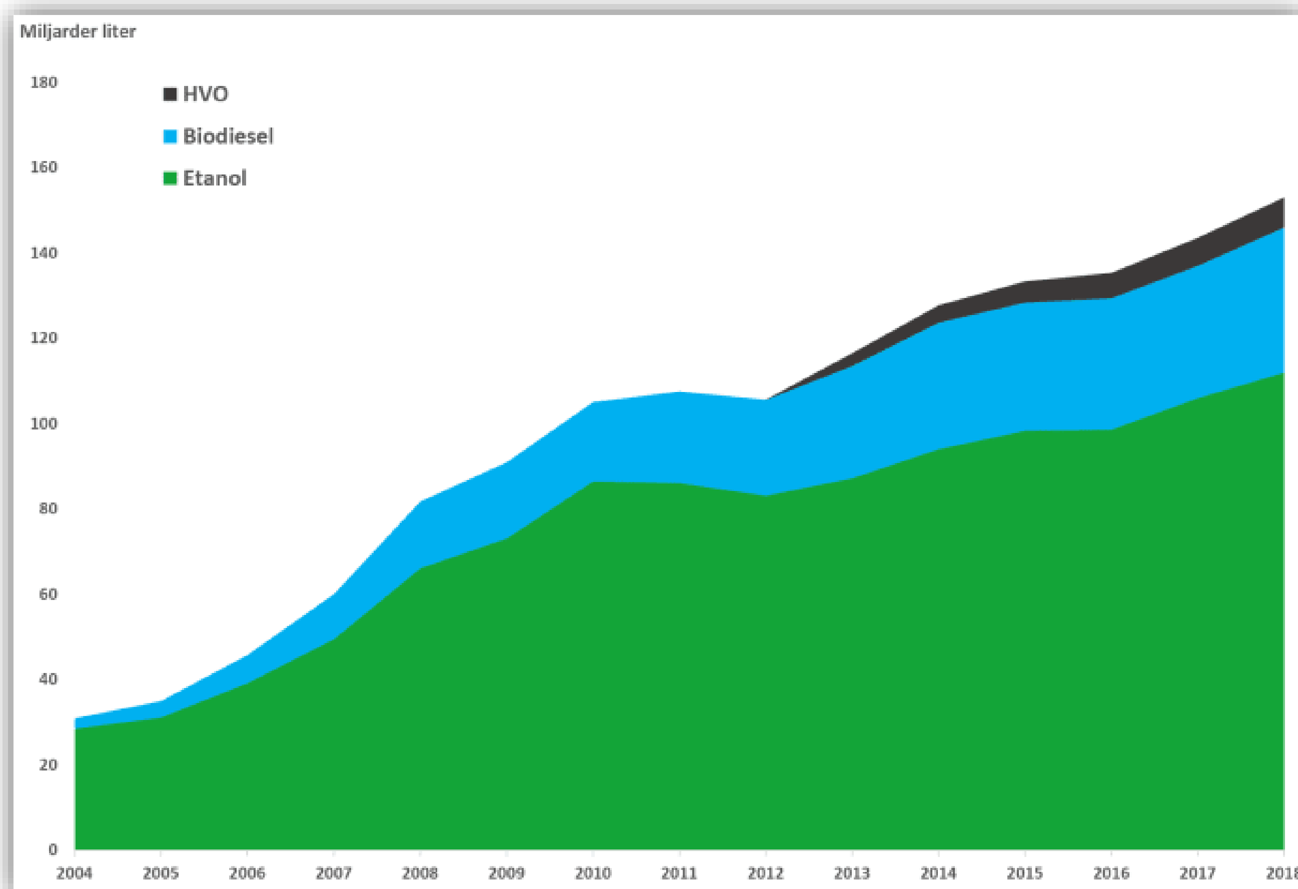


7. Etanolbaserad diesel minskar utsläpp med 90 procent

Publicerad 24 juni

Text Pelle Kjörling

Produktionen av etanol ökade med 7,7 procent 2018 och står nu för 73 procent av världsmarknaden för biodrivmedel. Kemi- och biodrivmedelsföretaget Sekab påstår vidare att andraplatsen tas av FAME, biodiesel, och på tredje plats HVO.



– Etanol dominerar världsmarknaden för hållbara drivmedel, men Sverige har halkat efter. Om vi ska nå målet en fossiloberoende fordonsflotta måste det alltid vara konkurrenskraftigt att tanka förnybara drivmedel, säger Lena Nordgren, biodrivmedelsexpert på Sekab i ett presmeddelande.

Produktionen av förnybar etanol ökade med 7,7 procent 2018 och uppgick till 112 miljarder liter. Det visar ny statistik från Renewable Energy Policy Network for the 21st Century, REN21. Statistiken bekräftar att etanol fortsätter att vara världens största biodrivmedel med 73,2 procent av världsmarknaden. På andra plats kommer biodiesel i form av FAME med 22,2 procent och på tredje plats HVO med 4,6 procent.

– I debatten om höga bränslepriser säger regeringen att lösningen är att minska vårt beroende av fossila bränslen. Vi håller med, och för det krävs långsiktiga skattelättnader av höginblandade biodrivmedel och incitament för att producera större volymer drivmedel från skogsrester, säger Lena Nordgren.

Sekab producerar drivmedlet ED95, som till 95 procent består av etanol och används i lastbilar och bussar med anpassade motorer. Det innebär att ED95 ger en garanterad övergång till hållbara transporter då lastbilen alltid tankar förnybart. Den mest klimateffektiva etanol som finns i dag är framställd på restprodukter från skogen. ED95 med skogsetanol ger 90 procent lägre klimatpåverkande utsläpp än fossil diesel.

Läs rapporten från REN21 här.



Rekordminskning av biodrivmedel 2018
För första gången sedan biodrivmedel började användas på 1990-talet minskade leveranserna av biodrivmedel i Sverige 2018 och HVO minskade mest.



Svenska bränsleceller för fordon i storaffär
Att driva större elbilar som husbilar med batterier är ett problem. Nu har dock förbättrade bränsleceller fått stor uppmärksamhet efter det att PowerCell och Bosch igår tecknade ett avtal avseende utveckling, produktion och försäljning av PowerCells bränslecellsstack PowerCell S3 för fordonsbranschen.

El-bilar har högre CO2 utsläpp än diesel
Tyska vetenskapsmän har gjort en studie om elbilars koldioxidutsläpp vilken visar att de ligger väldigt högt. Visserligen släpper inte en eldriven bil med batterier ut någon CO2 lokalt men både batterier och elproduktionen är stora utsläppskällor.

ViBilägare

8. Bilfrågan: Hur hittar jag radiokoden?

Publicerad 2019-06-28 7:00

”Har bytt startmotor på min bil och nu får jag inte igång radion. Vad är koden eller hur hittar jag den?”



Fråga: Har bytt startmotor på min bil och nu får jag inte igång radion och måste tydligen ha en kod på fyra siffror. Vad är koden eller hur hittar jag den? Har tittat i handboken men hittar inget.
S Bergqvist

Svar: Radiokoden överlämnas vid köp, oftast på ett särskilt litet kort och bör noteras på särskild plats. Kanske du kan kolla med förra ägaren? I de fall koden förkommit finns oftast en möjlighet att få hjälp via återförsäljare. Men man ska förstås kunna styrka ägandet, vilket inte bör vara något problem.

Det kostar en slant men inte mer än att man kan se det som en rimlig ersättning. Det finns också en hel del räddningsplankor på nätet som man kan ta hjälp av. Sökord ”radiokod” alternativt bilfabrikat och radiokod. Jag har själv ingen erfarenhet av den varianten men det kan vara värt ett försök.
Erik Rönnblom, Vi Bilägare

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. Tema: Volvo Amazon

PeO Kjellström 30 juni 2019

Under 1960-talet var Amazon Volvos volymbil nummer ett. I dag är den en hett eftertraktad samlarbil. Allra hetast är 123 GT, 122 S och kombiversionen. Christer Ahlberg i Hallsjö på gränsen mellan Jönköpings och Kronobergs län har en av varje!



Volvo Amazon visades för den svenska allmänheten i Örebro den 1-2 september 1956 och gick i produktion samma år. En tillverkning som pågick ända till 1970. Bakom den slutliga designen stod den amerikanskfödde norrmannen Jan Wilsgaard, då bara 23 år gammal. Det hade dock gjorts flera versioner innan Amazons utseende med klara drag av 1950-talets design bestämdes. Den delade grillen påminde mycket om Imperial och Amazon hade pontonkaross och fyra dörrar.



Detta är ingen syn man får se speciellt ofta numera. Men på 60-talet kunde det ske oftare.



Tre fina Amazoner på tur någonstans utanför Hallsjö
på gränsen mellan Jönköpings och Kronobergs län.

Innan utseendet fastslogs hade Jan Wilsgaard tagit fram flera prototyper, liksom den italienske formgivaren Giovanni Michelotti, men ingen av de tidiga prototyperna gillades av Volvo.

Första Amazonen var alltså fyradörrars, en tvådörrars kom i oktober 1961 och kombin kort därefter i februari 1962. Christer Ahlberg är bilhandlare till vardags men då handlar det om transportbilar. Men han gillar bilar i allmänhet, och främst då svenska klassiker.

– Jag fick under några hektiska veckor bud på att köpa de här tre bilarna och jag slog till. Dels är det trevliga bilar, dels vill jag gärna se dem kvar i Sverige. Hade jag inte köpt dem hade de försvunnit till Tyskland i en rasande fart, säger Christer Ahlberg.

122 S skiljde sig inte nämnvärt från vanliga Amazon 121. 122 S kallades för övrigt även Amazon Sport. Den stora skillnaden var motorn som gav 90 hästkrafter i stället för standardmotorns 75. De flesta av dessa 15 extra hästkrafter kom från det faktum att 122 S hade dubbla SU-förgasare i stället för en enda som i 121. En fördel kan tyckas, men även en nackdel för 122 S som med insugningsljudet från de två förgasarna blev rejält högröstad. Ljudnivån från motorrummet börjar bli påträngande hög vid 110-120 km/h men stiger sedan inte markant om farten ökas till säg 130 km/h. Insugningsljudet ger en mer tröttsam ”fartkänsla” än den svagare 75-hästaren som ju även den klarar av att köras i 130 km/h och då inte låter lika pressad.

Man kunde välja en 122 S med en elektrisk överväxel som petades i läge med en blinkersliknande spak. Detta kunde ske utan att använda kopplingen men ville man spara på grejerna borde man göra det. Det uppstår nämligen ett ganska kraftigt ryck när femman går i läge. Överväxeln sänker ljudnivån men främst bränsleåtgången. Vid jämn fart i 100 km/h skiljer det en hel deciliter per mil, 0,92 mot 0,82. Detta enligt Teknikens Världs test av 122 S i nummer 26/1964.



Volvo Amazon 122 S var ett slags halvsteg mellan den vanliga 121 och den hett eftertraktade 123 GT. Amazon Sport kallas den också och har 90 hästkrafter.

– Jag köpte min 122 S i juli 2018, säger Christer Ahlberg. Faktiskt samma dag som jag inhandlade 123 GT och ja, de kom från samma säljare. En kille i Jönköping som jag gjort affärer med sedan 80-talet och då och då brukar han erbjuda mig lite fina vagnar.

När Amazon introducerades var det tänkt den skulle stavas Amason, ett derivat från de krigiska kvinnorna i grekiska mytologin som kallades Amazoner. Men tyska moped- och motorcykeltillverkaren Kreidler motsatte sig detta då de hade namnet registrerat. Efter en förlikning mellan företagen bestämdes att Volvo fick kalla Amazon för Amazon i Sverige och stava med ett z. Lite konstigt eftersom Kreidler hade återförsäljare i Sverige, Svecia-Motor på Sveavägen i Stockholm, och hos dem såldes mopeden som Amazone…

Oavsett hur modellen nu stavas blev den en mycket populär bil i Sverige där den klassades som en stor familjebil. När familjen växt ur Amazon siktade de på Volvo 140-serien och Amazon fick en ny ägarkrets i form av motorburen ungdom. Jag själv till exempel hade två stycken Amazon av 1966 års modell, tyvärr bara 121:or och det grämde mig djupt att grannens pojk hade en 123 GT med 5,5-tums fälgar och 2,5 tums avgasrör…



Bagageutrymmet är ju inte direkt idealiskt med kraftigt inträngade hjulhus och så ett reservhjul på köpet. Hög lasttröskel och tanklock inte så bra placerat.



Rejält stor svart bakelitratt med nästan lika stor kromring så du inte missar att använda tutan. ”Blinkersspaken” på höger sida sköter om överväxeln.

Att Amazon blev populär är inte svårt att förstå. Det är en robust bil med goda vägegenskaper och i fallet 122 S även goda accelerations- och fartegenskaper.

– 0-100 km/h går på 16,1 sekunder, säger Christer Ahlberg. Åtminstone om man skall tro Teknikens Världs testlag från den tiden. Och det är betydligt snabbare än konkurrenter som BMW 1500, Saab Sport och Ford Taunus 17 M TS. Även när det gäller toppfarten (155 km/h) besegrar den konkurrenterna.

Takhöjden fram är fullt godtagbar, men det är sämre ställt där bak där redan folk av medellängd har svårt att få plats med huvudet. Vad som är dåligt med 122 S från denna tid, och det gäller alla Amazon för den delen, är att den saknar klocka och handskfack vilket ”alla” konkurrenter hade. Den udda placeringen av handbromsspaken är inte optimal om man vill ta sig snabbt runt hårnålskurvor. Att den sitter på vänster sida av förarstolen i stället för mellan stolarna sägs bero på att Volvo planerade att erbjuda en bil med soffa fram. Något som dock aldrig inträffade.

Volvo Amazon 123 GT var den vassaste Amazon som tillverkades, i alla fall från fabrik. Under den bulliga motorhuven fanns hela 115 hästkrafter. Motorn var en likadan B18A som återfanns i övriga Amazoner och PV. Men i 123 GT hade den en modifierad kamaxel (C-kam), planat topplock och dubbla stående SU-förgasare. Man kan också säga att motorn hämtades från P1800, för det var exakt vad den gjorde.

Utöver motorn var det, precis som med 122 S, inte så mycket som skiljde från övriga Amazonprogrammet, men de skillnader som fanns var oerhört viktiga och statustyngda. Alla som kunde något om Amazon visste att det var en 123 GT som kom om det satt backspeglar på framskärmarna och två extraljus (en fjärrstrålkastare, ett dim/kurvljus) i fronten. Bak originalmonterat backljus. Och den hade bara två dörrar. På insidan skvallrade varvräknaren ovanpå instrumentpanelen om modellbeteckningen liksom det gjutna förvaringsfacket och sportratten med tre stålekrar. Och kartläsarlampa på höger sida!

LÄS MER: **En Amazon-polisbil har åter fått liv**



Snygga stolar och säten som inte ser ut att ha slitits allt för hårt.
Baksätet i stort avsett för två personer med ett nedfällbart armstöd i mitten.

– 123 GT har ju blivit en sjukt dyr bil i dag och det verkar som att folk är beredda att betala vad som helst för att komma över ett exemplar, säger Christer Ahlberg, väl medveten om att han själv sitter på en guldgruva i form av Amazoner.

En av anledningarna till att det kan annonseras ut 123 GT för 350 000 kronor beror på att så få tillverkades. I stort sett alla kom som 1967 års modell och då tillverkades 1 980 exemplar. 1968 var produktionen nere i 197 bilar. Ett fåtal bilar producerades 1969 och 1970 men såldes aldrig i Sverige.

En vida spridd myt är att 123 GT såldes med åtråvärda 5,5 tums fälgar. Det gjorde den inte, även om just sådana satt på de flesta bilarna som rullade runt torget i städerna. Men 123 GT såldes med stålfälgar och navkapsel och hade bara 4 tum breda fälgar, smalare än exempelvis Duett. De originalmonterade gördeldäcken gav upphov till ganska hård gång men utmärkt sidogrepp. Det passade den bakhjulsdrivna Amazonen som gärna framfördes på sladd om tillfälle så gavs, vilket det ju gjordes på rallyvägarna där modellen var framgångsrik.



Backspeglar på framflyglarna och i fronten satt en fjärrstrålkastare och ett dimljus som original på vissa marknader, bland annat Sverige. Fattas bara annat.



Det var ju egentligen inte så mycket som skiljde 123 GT från övriga Amazoner men det var viktiga grejer. Varvräknare, sportratt och integrerat förvaringsfack.

Enligt Volvos broschyr från den här tiden var 123 GT en bil för folk som behövde ta vara på tiden. Amazon har prestanda i sportklass stod det vidare. Det var en sanning med modifikation. Enligt Teknikens Världs test i nummer 19/1967 klarade 123 GT 0-100 km/h på 11,8 sekunder och noterades för en toppfart på 170 km/h.

Det känns också bakom ratten att 123 GT inte är någon sportbil, framför allt låter inte motorn så upphetsande som man gärna vill tro. Det krävs 6 000 r/min för att få max effekt men någon skönsång är det inte fråga om. Det låter mera ansträngt. Det är med andra ord rätt skönt att det satt en elektrisk överväxel på bilen som standard. Det tog ned varvtalet och gjorde färden behagligare och billigare. Enligt Teknikens Världs testingenjör Stig Björklund sjönk varvräknarnålen till runt 4 000 r/min även vid 130-140 km/h på Autobahn och bränsleförbrukningen var då måttliga 1,1 liter milen.

– 123 GT har fått kultstatus utan att på något sätt vara riktigt speciell, säger Christer Ahlberg. Men det är klart, det var den vassaste Amazonen som gick att uppbringa och att det tillverkades så få hjälper förstås till. Goda omdömen i allehanda biltidningar hjälpte också till.

1967 fanns fortfarande ingen styrservo i Amazon men bromsarna fick servo som standard på 123 GT och för de (till exempel jag) som tidigare kört andra Amazon kommer det som en stor överraskning. Bromsarna klipper till rejält. Vilket helt sökt tar oss till ett annat klipp, Amazon 121 Kombi, även kallad Herrgårdsvagn eller kort och gott bara HGV.

Modellen fanns mellan 1962 och 1968 och såldes i 72 000 exemplar. Detta trots att den redan vid introduktionen ansågs som gammalmodig, rent av 50-talsmässig.

– En kombi vill alla som gillar Amazon ha, menar Christer Ahlberg. Men de är sannerligen inte lätta att få tag på i bra skick. En kompis till mig hittade denna i Vännäs utanför Umeå och jag slog till.

LÄS MER: Den svenska bilskatten i USA



Förutom att själva motorrummet är rött så ser det ut ungefär som i 122 S men här ger motorn 115 hästar. Standard-Amazon på denna tid 75 hästkrafter.

Även om 121 Kombi ansågs som gammalmodig var den exakt vad en kombi skulle vara, lättlastad och praktisk. Stort fyrkantigt lastutrymme, skryms en del av bakre hjulhusen, plant lastgolv och en tvådelad baklucka som gapar hungrigt efter kylskåp och liknande. Inte så underligt att bilen blev populär hos hantverkare och småföretagare och den behandlades därefter. Som slit och släng-bil som efter några år såg anskrämlig ut och ställdes på lantstället och rostade bort. Eller gick till skroten. Ingen kunde ju drömma om att välbevarade exemplar av 121 Kombi nu skulle betinga värden på runt 250 000 kronor! Men så blir det när efterfrågan är större än tillgången.

Samtidigt som modellen var en ypperlig kombi passade den lika bra till den större familjen som ville ha mer last än det något begränsade utrymme som bjuds i sedan-karossen. Kombin går precis lika bra som en vanlig Amazon och det är inga problem att ligga i 100 km/h och var det inte då heller. Den stora skillnaden var när bilen lastades tungt, då hände det saker. Prestanda blev betydligt sämre. 0-90 km/h avverkades på 13,8 sekunder med bara föraren ombord. Med full last tog samma distans 16,9 sekunder. Omkörningssträckorna blev också längre än normalt.



Amazon som kombi introducerades 1962 och ansågs redan då vara gammalmodig men var ju exakt det en kombi skulle vara. Rymligt och lättlastat utrymme.



Det är ju så här en kombi ska vara byggd, det insåg Volvo tidigt. Tvådelad bakstam ger smidigt utfällbart lastgolv. Mycket bra när tunga saker skulle baxas in.

I fallet Amazon Kombi visade det sig också att bromssträckan ökade markant med full last. Den blev hela tolv meter längre. Amazon gick från att vara bäst (utan last) i Teknikens Världs test med 48 meter, med att vara sämst av alla med full last, 60 meter. Bromssträckan mättes då som nu från 100 km/h till stillastående.

Även bränsleförbrukningen påverkades förstås, liksom vägegenskaperna. På den här tiden var inte älgtestet uppfunnet och det var nog tur för Amazon Kombi. Det är i alla fall kul att intresset (och därmed priset) gått upp för Amazoner även i Sverige. Det kan om inte annat innebära att de blir kvar i hemlandet och inte skeppas iväg till Europa bara för att det bjuds mer där.

Och jag säger som min förste chefredaktör på Teknikens Värld: Den sämsta bilaffären är en såld bil. Jag hade ju två Amazoner i min ägo. De hade varit bra att ha nu när man kan se pensionen i slutet av tunneln.



Volvo Amazon 122 S 1964

Pris Ursprungligt pris (1964): Cirka 17 000 kr. Uppskattat pris (2018): Upp till 120 000 kr.

Motor Bensin, 4-cylindrig radmotor, 1 kamaxel, 2 ventiler per cylinder. Förgasare. Cylindervolym 1778 cm3. Max effekt ca 90 hk vid 5 400 r/min, vridmoment ca 150 Nm vid 3 500 r/min.

Kraftöverföring Motorn fram, bakhjulsdrift. 4-växlad manuell låda.

Hjul Fälg 4 tum, däck 165 S 15.

Mått/Vikt (cm/kg) Axelavstånd 260, längd 445, bredd 164, höjd 152, spårvidd f/b 132/132. Tjänstevikt 1 180, maxlast cirka 440. Tank 45 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h cirka 16 s. Toppfart 160 km/h.

Bränsleförbrukning Blandad körning ca 0,90 l/mil.



Volvo Amazon 123 GT 1967

Pris Ursprungligt pris (1967):Cirka 19 500 kr. Uppskattat pris (2018): Upp till 350 000 kr.

Motor Bensin, 4-cylindrig radmotor, 1 kamaxel, 2 ventiler per cylinder. Förgasare. Cylindervolym 1 778 cm3. Max effekt ca 115 hk vid 6 000 r/min, vridmoment ca 155 Nm vid 4 000 r/min.

Kraftöverföring Motorn fram, bakhjulsdrift. 4-växlad manuell låda med elektrisk överväxel.

Hjul Fälg 4 tum, däck 165 S 15.

Mått/Vikt (cm/kg) Axelavstånd 260, längd 445, bredd 164, höjd 152, spårvidd f/b 132/132. Tjänstevikt 1 180, maxlast cirka 440. Tank 45 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 11,8 s. Toppfart 170 km/h.

Bränsleförbrukning Blandad körning ca 0,90 l/mil.



Volvo Amazon 121 Herrgårdsvagn 1965

Pris

Ursprungligt pris (1965): Cirka 18 000 kr. Uppskattat pris (2018): Upp till 250 000 kr.

Motor

Bensin, 4-cylindrig radmotor, 1 kamaxel, 2 ventiler per cylinder. Förgasare. Cylindervolym 1 778 cm3. Max effekt ca 75 hk vid 4 500 r/min, vridmoment ca 132 Nm vid 2 600 r/min.

Kraftöverföring

Motorn fram, bakhjulsdrift. 4-växlad manuell låda.

Hjul

Fälg 4 tum, däck 165 S 15.

Mått/Vikt (cm/kg)

Axelavstånd 260, längd 449, bredd 162, höjd 152, spårvidd f/b 132/132. Tjänstevikt 1 270, maxlast 490. Tank 45 liter.

Fartresurser

Acceleration 0-100 km/h 19,1 s. Toppfart 140 km/h.

Bränsleförbrukning

Blandad körning ca 1,0 l/mil.

PeO Kjellström



Inga större problem med runtomsikten i en Volvo Amazon Herrgårdsvagn. Raka, plana och framför allt stora glasytor. Inte lika vanligt nuförtiden.



Det tillverkades totalt 73 196 herrgårdsvagnar av Volvo Amazon och det här var den utsikt alla fick, möjligen i annan färg. Askkoppen satt lite illa till.

Klassiker

10. Annonser fra Norge

Publicerad 2019-07-01 7:10

REKLAMDAGS

Vi tittar på ett axplock av annonser för bilar i Norge genom åren, hur såg dom ut och vad sålde man i vårt grannland?

SKODA FELICIA gir Dem kjøreglede utover det vanlige — det er bilen for den kresne.
Motoren på 55 HK med 2 forgassere er usedvanlig rask og gir en topphastighet på ca. 140 km pr. time.
Det elegante karosseriet er også bygget for sikkerhet, sammen med kraftige bremser og utmerkede kjøreegenskaper.
SKODA FELICIA leveres som cabriolet eller hardtop, og De kan velge mellom en rekke vakre farger.
★ Forhandlere, delelager og service over hele landet
Bare i Oslo er det 7 spesialverksteder.

Bildspel 16

BILSTATISTIKKEN FOR 1938:

Ifølge den offisielle statistkk er der i 1938 registrert her i landet følgende nye personbiler:

Nr. 1: **OPEL** 2014 stk.
Nr. 2: ligger på 1380 stk.
Nr. 3: ligger på 886 stk.

De **samlede** registreringer av personvogner i 1938 utgjorde 8136 nye vogner, d. v. s. **OPEL** hadde ca. 25 procent av salget. Med andre ord **hvert 4de personvognsalg i 1938 var en OPEL!**
Kom innom oss og vi vil fortelle Dem hvorfor!

ASKVIG & MØSKELAND A/S

Kirkegaten 14 – 18 „Midt i Centrum". Centralb. 13980
Komplett delelager. Priser for de nye modeller fra kr. **3375.00.**

Klassiker

11. Ett litet lass från Arnsberg

Publicerad 2019-06-29 9:31, **text Mårten Carlsson**

Små bilar behöver inte skrymmande transporter



Bland småbilarna som dök upp på femtiotalet var Kleinschnittger den minsta.

Första prototypen 1950 hade en liten 98cc DKW-motor, sen föll valet på en 150cc från ILO till produktionsbilarna. Kleinschnittger vägde endast 150 kilo, var cirka 280cm lång och 118cm bred.

Toppfarten låg på drygt 70km/h. De första Kleinschnittgerbilarna rullade ut ur fabriken i Arnsberg utanför Hamburg 1952.

Förutom 125:an gjordes en variant med 50cc motor som kallades Conny i 27 exemplar. Senare förstorades motorn till 250cc. Effekten ökades då från 6 till hela 15 hästkrafter.

Viss licenstillverkning gjordes också av den lilla bilen i både Nederländerna och Belgien. Men 1957 gick firman i konkurs, då hade man hunnit bygga närmare 3000 exemplar av dessa små minibilar. Några till kom att sättas ihop av reservdelar efter konkursen, och den sista Kleinschnittgern skall ha byggts så sent som 1961.



Klassiker

12. Grattis Lancia Trevi!

Publicerad **8 juli 2009**

I dag när Kjell har namnsdag vill vi påminna dig om Trevi!



FILM: *https://youtu.be/8Jm_4XmV5PM*

Nej, Lancia tänkte inte på någon fontän när de namngav efterträdaren till **Beta**. Modellnamnet Trevi kommer av att den nya bilen var en sedan, en three-box-car eller tre volumi på italienska.

Trevi presenterades på Turinsalongen 1980 och trots att både front, akter och inredning skilde sig en hel del från Beta var det tydligt att Trevi baserade sig på den.

Instrumentpanelen var det mest uppseendeväckande, åtminstone alla Star Trek-fans borde tilltalas av designen och antalet reglage och kontrollampor.

Ca 40 000 exemplar byggdes totalt, snabbast var Volumexen där kompressormatning av tvålitersfyran gav 138 hk vid 5 500 r/min. Drygt 3 800 exemplar tillverkades av den versionen.

Trevi ersattes 1984 av Prisma som var en sedanversion av den mindre Delta eller Saab-Lancia 600 som den hette i Sverige.



Av Betans fina proportioner återstår inte mycket,
Trevi har längre nos och ett bakparti med en klar känsla av påbyggnad.



13. Ingen har kört snabbare på Goodwood än Nick Heidfeld gjorde 1999

Av Patrik Lundin

Publicerad 2019-07-04, 16:18, uppdaterad 2019-07-05, 13:16

Volkswagen ID R ska ändra på det



Banrekordet på Pikes Peak? Check. Banrekordet för elbilar på Nürburgring Nordschleiffe? Check. Banrekordet på Goodwood? På lördag vet vi. Volkswagen ID R är på jakt efter ännu ett banrekord.

På den årliga sportbilsfestivalen Goodwood Festival of Speed i England körs det varje år en backtävling uppför en bansträckning som mäter 1,86 km. Banredkordet, 41, 6 sekunder, firar 20-årsjubileum i år och sattes av Nick Heidfeld i Formel 1-bilen McLaren MP4/13 1999.

Redan förra året satte Volkswagen ID R, med franske Romain Dumas vid ratten, rekordet för elbilar på Goodwood med tiden 43.05 sekunder. Men nu gör Volkswagen och teamet bakom bilen en seriös satsning på att slå det 20 år gamla rekordet.

Men det är mycket som ska klaffa. Inte minst det något lynniga brittiska vädret.

"Vi vill visa att den elektriska drivlinan i ID R kan mäta sig med den i en Formel 1-bil. Men om Romain Dumas kan utmana Nick Heidfelds banrekord eller inte beror mycket på de yttre förutsättningarna i helgen", säger Sven Smeeds, chef för Volkswagen Motorsports.

Backtävlingen på Goodwood festival of Speed går av stapeln nu på lördag, och i dagsläget visar prognosen knappt någon vind, mulet och omkring 20 grader. Banrekordsväder med andra ord.

I filmerna nedan kan ni se Nick Heidfelds rekord från 1999 och ID R:s varvrekord på Nürburgrings nordslinga.

Volkswagen ID. R har satt nytt varvrekord för elbilar på Nürburgring: 6:05,336

Världsrekord för Volkswagens elbil i backtävlingen Pikes Peak

svt Sport

14. Eriksson skrällvann i Höljes-VM

Johan Ejeborg

Publicerad:7 juli 2019 16.52 Uppdaterad:7 juli 2019 18.57

– Det största som hänt mig i karriären. Sebastian Eriksson jublade efter skrällsegern i rallycross-VM i Höljes.



Sebastian Eriksson skrällvann i Höljes.

Värmlänningen som gjorde VM-comeback med svenska OMSE-stallet gjorde allt rätt och lyckades precis hålla Kevin Hansen bakom sig. Lettländaren Reinis Nitiss slutade trea medan norske publikfavoriten Andreas Bakkerud försvann i semifinalen där han stod i pole position.

– Jag är otroligt imponerad av Sebastian. Han kommer hit med lite förberedelser och visar att han hör hemma i världstoppen. Sebastian har allt utom förmågan att skaffa rätt ekonomi för VM, menar Jonas Kruse, expert.

Lillebror Hansen är tillbaka i VM-ledning efter att storebror Timmy fick punktering i finalen.

– Att vi kan lyckas så bra med vårt lilla team ärfantastiskt. Och jag leder igen, det kan nästan inte bli bättre, säger Kevin till SVT.

Hansen leder totalt

Med fyra deltävlingar kvar att köra leder Kevin Hansen nu med sex poäng tillgodo på Timmy.

– Kevin Hansen har en jättechans att snuva brorsan på VM-titeln, fortsätter Kruse. Robin Larsson tog sin tredje raka seger i EM-serien. Västgöten lämnade VM-cirkusen och tog nya tag med nytt team. Det blev ett vinnande koncept.

Rallystjärnan Pontus Tidemand överraskande med en andraplats i finalen.Hemmaföraren Linus Östlund tog andraplatsen i RX2-mästerskapet.

Trots regn och kyla besökte 48385 personer Höljes under helgen.

SLUT